

Editorial



Südstarts geradeaus.

Der drohende Lärmterror für die ganze Region südlich des Flughafens.

Die Stadt und Agglomeration Zürich, das Glatttal und der Pfannenstil sollen bald mit dem Lärm startender Flugzeuge konfrontiert werden. Die Pläne sind weit fortgeschritten. Südstarts geradeaus sind in allen im SIL geplanten Betriebsvarianten enthalten. Damit die Bevölkerung die Kröte eher schluckt, vorerst getarnt als Sicherheitsmassnahme bei bestimmten Wetterlagen. Ziel aber ist die Kapazitätssteigerung während der Startwellen. Die Swiss will Südstarts straight und kommuniziert dies auch ganz ungeniert. Die Begründung mit Sicherheitsaspekten gehört zur gewohnten Salami taktik des Flughafens. Sie hat sich bewährt bei den Südstarts mit Linkskurve, den Ostanflügen, und notabene auch bei den Südanflügen. Auf diese Verharmlosungen hereinzufallen ist mehr als naiv. Das Szenario ist durchaus realistisch: 06-09 Uhr Südanflüge wegen DVO, tagsüber Südstarts straight wegen Bise und schlechter Sicht und immer während der Startwellen über Mittag und am Nachmittag, abends Südanflüge von 20.00 bis 00.30 wegen Bise oder zu kurzer Piste bei Nässe und Abbau von Verspätungen wegen schlechten Wetters.

Packt sie das Grauen? Mit Recht!
Yvonne Wewerka, presse@vfn.ch
Vorstand FlugschneiseSüd-NEIN

Aufwachen bevor es zu spät ist!

Der Lufthansa Konzern fordert für seine Swiss Südstarts geradeaus, damit die Kapazität maximiert werden kann. Doch Politik und Bevölkerung scheinen (noch) zu schlafen. Südstarts geradeaus sind 2-3 mal lauter als Landung.

Thomas Morf



Erinnern Sie sich?

Erinnern Sie sich noch, dass vor dem ersten Südanflug nur wenige die gravierenden Folgen vorhersahen? Dass am 30. Oktober 2003 Tausende im wahrsten Sinne des Wortes aufgewacht sind?

Erinnern Sie sich noch an die Wintermonate der letzten 2 Jahre, als jeden Abend und teilweise bis weit nach Mitternacht die Flugzeuge über den Süden landeten?

Sind Sie sich bewusst, dass nächtliche Südlandungen täglich erfolgen können, wenn am 27. November 2011 die Behördeninitiative «Keinen Neu- und Ausbau von Pisten» vom Stimmbürger angenommen wird? Südanflüge sind vorläufig bewilligt u.a. weil die Piste 28 zu kurz sei. Können Pisten nicht verlängert werden, ist dies ein Schritt Richtung definitiver Südanflüge. Nur eine Ablehnung dieser Egoisteninitiative wird verhindern, dass Südlandungen definitiv und zudem regelmässig während der Nacht stattfinden.

Erinnern Sie sich an die Südstarts geradeaus im Jahre 2000?

Diese führten damals leicht verschoben über den Greifensee, bevor die Jets dann über den Pfannenstiel donnerten. Erinnern Sie sich, wie infernalisch laut damals die Meisten diesen Startlärm empfunden haben?

Die jetzt kurz vor der Einführung stehenden Südstarts geradeaus sind auf der gleichen Linie wie die Landungen und damit viel näher als im Jahre 2000. Die Starts können auch viel tiefer sein als die Landungen und sind damit auch 2-3 mal lauter.

Erinnern Sie sich? Im Jahre 2000 hat der Flughafen den Schülern südlich des Flughafens eine Woche Klassenlager bezahlt, weil der Fluglärm die Konzentrations- und Lernfähigkeit stark beeinträchtigt. Und heute? Heute fordert die Swisshansa, dass permanent über den Süden gestartet wird.

Aufwachen bevor wir geweckt werden.

Helfen Sie mit, damit auch Ihre Nachbarn und Freunde realisieren, was auf Sie zukommen kann, wenn wir uns jetzt nicht wehren. Mehr Details dazu auf den nächsten Seiten.

Nur die halbe Wahrheit

Eigentlich nicht neues. Die anderen Himmelsrichtungen kommunizieren seit Jahren nur die halbe Wahrheit. Wer erinnert sich nicht an die Fotomontagen, wo diverse Dörfer aneinander gereiht wurden um zu zeigen, dass es auch ausserhalb des Südens dicht besiedelte Gebiete gebe.

Als wir unseren Gegenvorschlag zur Behördeninitiative präsentierten, wurden wir von Präsidenten des Schutzverbandes als «Flughafenkiller» bezeichnet. Eine Unterstützung des Gegenvorschlages wurde kategorisch abgelehnt. Und jetzt?



Norden, Osten und Westen haben beschlossen, dass sie mit einem doppelten JA in den Abstimmungskampf gehen.

Nicht ein doppeltes JA weil sie etwa unseren Gegenvorschlag nun doch gut und fair finden.

«Ein doppeltes JA sei aus taktischen Gründen sinnvoll»

meinte Ursula Moor, Gemeindepräsidentin von Hori und Präsidentin des Schutzverbandes gegenüber dem Tagesanzeiger. «So verhindern wir, dass die Ja-Stimmen regional aufgesplittet werden».

Aber nur, wenn die Menschen im Süden auf den faulen Trick hereinfallen!

Wir sind keine Gummihälse

Seit der Gründung des VFSN stehen wir zu unseren Zielen und Werten. «Keine neuen Flugrouten über dicht besiedelten Gebieten» und «möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten»

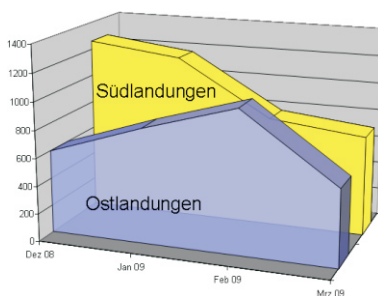
Diese Überzeugungen werfen wir auch nicht aus taktischen Gründen über Bord. Wir sind überzeugt, diese klare und gerade Linie wird geschätzt und wird uns schlussendlich auch den Erfolg bringen.

Keine Unterstützung für Egoisten

Südlandungen am Abend und in der Nacht sollten nur in wenigen Ausnahmefällen erfolgen. Weil die Ostpiste zu kurz sei, landen immer mehr Flugzeuge auch am Abend über den Süden. Eine Verlängerung der Piste 28 kann dies verhindern.



Die Fakten sind objektiv, klar und für jedermann ersichtlich. Im Norden des Flughafens leben am wenigsten Menschen, weil diese in Folge des bestehenden Fluglärms wenn möglich einen anderen Wohnort ausgewählt haben. Der Anflug von Osten findet seit der Eröffnung des Flughafens statt und ist auch im kantonalen Richtplan aus dem Jahre 1995 vermerkt. Alle die hier Wohnsitz nahmen wussten, dass sie Fluglärm haben. Die stattgefundene Entwicklung dürfte jedoch kaum vorhersehbar gewesen sein.



Während diversen Monaten überwiegen die Südlandungen.

Mit der einseitigen Deutschen Verordnung und der Einführung der Südanflüge unter dem Deckmantel von Notrecht hat sich die Wohn- und Lebenssituation im Süden des Flughafens auf einen Schlag drastisch verschlechtert. Zudem drohen weitere negative Folgen, im Rahmen des SIL. Südanflüge sollen bei speziellen Wettersituationen zu jeder Tages- und Nachtzeit stattfinden können. Noch gravierender

wäre die Annahme der Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten». Damit wäre Zementierung und eine weitere massive Zunahme der nächtlichen Südlandungen verbunden.

Schon heute müssen wir feststellen, dass während einzelner Monate mehr Landungen via Süden stattfinden, als auf der dafür seit Anbeginn vorgesehenen Piste 28. Als Begründung wird die fehlende Länge dieser Piste aufgeführt.

Nur ein Verlängerung der Piste 28 kann diese Situation in den dichtest besiedelten Gebieten rund um den Flughafen ändern.

Keine Unterstützung für Egoisten

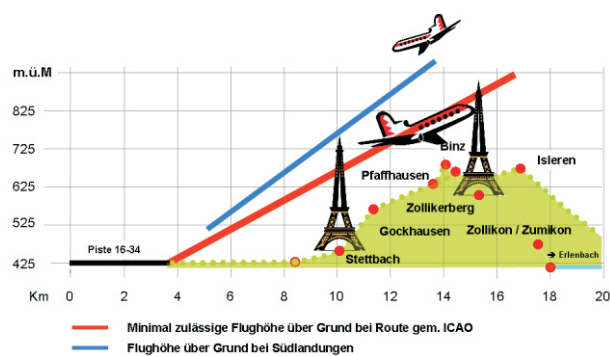
Die Behördeninitiative, «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» bezweckt nur eines. Die Voraussetzung schaffen, dass generell möglichst viele Landungen und speziell am Abend und in der Nacht via Süden statt finden. Ein wenig egoistisch zu sein ist grundsätzlich vertretbar. Wenn dieser Egoismus aber darauf ausgerichtet ist anderen Schaden zu zufügen, dann ist dies im höchsten Masse verachtungswürdig und sollte nicht unterstützt werden. Darum lehnt der Vorstand VFSN die Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» kategorisch ab und empfiehlt dies auch allen Mitgliedern und der gesamten Bevölkerung im Kanton Zürich.

Südstarts straight gemäss ICAO!

Der Lufthansakonzern fordert Südstarts geradeaus, um damit die Spitzenkapazität zu maximieren. Einmal mehr soll die betroffene Bevölkerung rücksichtslos den wirtschaftlichen Zielen der Airlineindustrie geopfert werden.

Kaum jemand ist sich bewusst, wie tief die startenden Flugzeuge bei Südstarts straight gemäss ICAO-Richtlinien über den Pfannenstiel und das Glatttal fliegen dürfen.

Die rote Linie zeigt, wie tief der Stüdstart geradeaus (straight) sein kann und trotzdem regelkonform nach ICAO und nach den Prinzipien von Safety first ist! Südstarts geradeaus können wesentlich tiefer als die heutigen Landungen (blaue Linie) sein. Der Lärm der Starts wird damit 2-3 mal so gross sein.

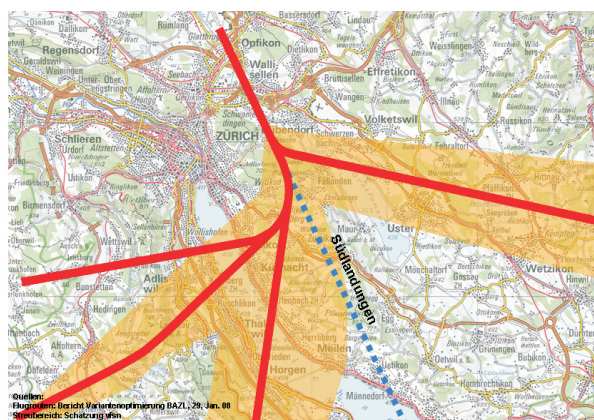


Die Wahrscheinlichkeit, dass beim Südstarts straight so tief wie erlaubt geflogen wird ist sehr gross. Wenn die Piloten mit reduzierter Triebwerkleistung (»flexen«) starten, können die Airlines jährlich Millionen an Wartungs- und Treibstoffkosten sparen.

Bei diesem sogenannten Flex-Take-off Verfahren wird die Triebwerkleistung derart reduziert, dass die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich Steigleistung und Hindernisfreiheit gerade noch erfüllt werden. Dies nennen die Verantwortlichen dann safety first!

Wer sich heute in Sicherheit wiegt, weil ihn die Landungen kaum oder nicht mehr stören dürfte schon bald ein jähes Erwachen erleben.

Insbesondere das Glatttal mit Greifensee, Schwerzenbach aber auch die Stadt Uster werden von den Südstarts geradeaus sehr stark betroffen sein. Daneben werden aber auch die bis heute mehrheitlich fluglärmbefreien Gebiete der Zürichsee-Gemeinden mit Startlärm eingedeckt.



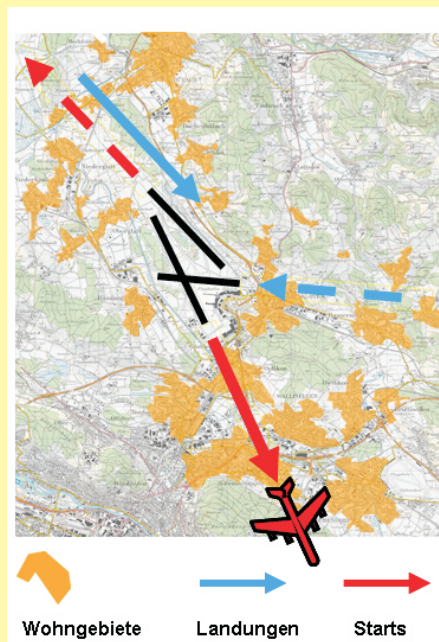
Dass die Fluglärmsituation in Schwamendingen und der Stadt Dübendorf mit den Südstarts geradeaus katastrophal sein wird, ist leicht nachvollziehbar.

Südlich des Flughafens wird es kaum noch einen Flecken geben, der nicht durch stark störenden Fluglärm belastet sein wird.

Und dies damit der Lufthansakonzern mit seiner Tochter Swiss mehr Gewinn schreiben und Umsteigepassagiere ein paar Minuten weniger lang auf dem Flughafen Zürich verweilen müssen. Wollen wir das wirklich - stimmt da das Verhältnis von Aufwand und Ertrag?

Warum Südstarts straight?

Maximale Spitzenkapazität kann auf einem Flughafen erreicht werden, wenn die Jets unabhängig starten und landen können. Das beste dazu sind Parallelpisten. Darum werden diese auch bei jeder Gelegenheit durch Harry Hohmeister vom Lufthansakonzern gefordert. Der Flughafen Zürich mit seinen



sich kreuzenden Pisten ist nicht ideal. Es gibt jedoch zwei Möglichkeiten für einen kreuzungsfreien Flugbetrieb in Zürich:

- Landen von Norden und starten nach Süden geradeaus.
- Landen von Osten und starten nach Norden.

Im Entwurf des SIL Objektblattes sind auch diese kreuzungsfreien Betriebsvarianten aufgeführt.

Wer sich dieser Fakten bewusst ist versteht, warum die Swisshansa Südstarts geradeaus fordert und der Osten und Norden mit der Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» verhindern will, dass die Ostpiste an die Länge der übrigen Pisten angepasst wird.

Airlines, der Flughafen und die Wohngemeinden mit der grössten Anzahl von Beschäftigten in der Aviatik werden alle von Südstarts profitieren. Die negativen Folgen tragen die dichtest besiedelten Gebiete in Süden.

Widerstand nützt eben doch!

Karsten Rohweder



1. August 2006. Der Kanton Zürich war Gast in Berlin. Selbstverständlich war der VFSN mit dabei - auch wenn wir nicht eingeladen waren!

Forderungen keine Utopie sind. Bevölkerungsschutz steht über dem Wunsch des Flughafens und der Swisshansa nach grenzenlosem Wachstum.

Was kann man als einzelner unternehmen? Viel mehr als man denkt! Je mehr Mitglieder der VFSN hat, desto mehr werden unsere Anliegen ernst genommen, je mehr Protest aus der Bevölkerung wahrgenommen wird, desto ernster nimmt man uns.

Werben Sie neue Mitglieder. Wer eine Stunde Südanflug pro Tag für einigermaßen erträglich hält, ist bei den drohenden Südstarts straight, die lauter sind und den ganzen Tag stattfinden anderer Meinung. Anmeldungen mit Postkarte an VFSN oder www.vfsn.ch «Mitglied werden».

Schreiben Sie Leserbriefe. Die Leserbriefseite ist die meist gelesene Seite jeder Zeitung. Wenn Sie unsicher sind, ob Ihre Argumente sachlich richtig sind, wenn Sie Zahlen oder Fakten brauchen, schicken Sie ein Mail an info@vfsn.ch. Wir unterstützen Sie gerne.

Mailen und schreiben Sie Politikern und Behördenmitgliedern auf allen Ebenen. Bei aller Wut: Blieben sie nett und freundlich, Ihre Argumente wirken so besser. Nicht vergessen: Lob wirkt oft besser als Tadel.

Sollte ein Artikel in einer Zeitung erscheinen in dem sachlich über die Fluglärmproblematik berichtet wird, darf der man sich gerne bei Journalisten bedanken.

Diskutieren Sie mit Nachbarn, Bekannten Arbeitskollegen. Noch immer werden Unwahrheiten aller Art geglaubt. Zum Beispiel dass durch eine Pistenverlängerung die Kapazität erhöht wird. Das Gegenteil ist der Fall. Zeigen Sie auf, wie wichtig die Abstimmung im November ist und warum die Behördeninitiative gefährlich für den Süden ist und darum ablehnt werden muss.

Und wenn Sie mal fliegen wollen/müssen - es gibt Alternativen zu Deutschen Fluggesellschaften, die keine Südstarts geradeaus fordern.

Bestellen Sie diese VFSN-Info und verteilen diese an Bekannte, Verwandte oder in den Briefkästen im Quartier (siehe Hinweis nebenan). Widerstand nützt!

Nach 10 Jahren zähem Widerstand, immer noch stattfindenden Südanflügen und drohenden Südstarts geradeaus, braucht es viel Durchhaltewillen um den Widerstand weiter zu führen.

Aber, war es vor 25 Jahren realistisch daran zu glauben die Berliner Mauer niederreißen zu können?

Wir machen weiter, spätestens seit dem Bundesgerichtsurteil vom Dezember 2010 wissen wir, dass unsere

Wichtige Termine:

Mahnwache:

jeden 1. Sonntag im Monat am Flughafen,
10:00 - 11:00 Uhr, Check-In 2.

- 3. Juli
- 7. August
- 4. September
- 2. Oktober
- 6. November
- 4. Dezember

27. November 2011

Abstimmung: sehr wichtig!

Behördeninitiative: **NEIN**
«Kein Neu- und Ausbau von Pisten»

Gegenvorschlag VFSN: **JA**

Stichfrage: Gegenvorschlag VFSN

Das Ziel des VFSN gemäss Statuten

Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern.

Hinweis: Bei dieser Broschüre handelt es sich weder um Werbung noch um Reklame, sondern um politische Information. Darum darf sie auch in jene Briefkästen gesteckt werden, auf denen sich ein Stopp-Kleber befindet. Wir danken für Ihr Verständnis.

Impressum

Verein Flugschneise Süd - NEIN
VFSN-info, Postfach 10
8118 Pfaffhausen

Kontakt: presse@vfsn.ch
Mitglied werden unter: www.vfsn.ch
oder per Post an obige Adresse.

Unterstützungskonto:
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank.